Radosław Antonów

ANARKI DI SEPANJANG LINTASAN 201 METER

Diterjemahkan dari Bahasa Inggris oleh
Bagus Pribadi

RAMU

Anarki di Sepanjang Lintasan 201 Meter
Radosław Antonów

Dipilih dan diterjemahkan dari:
Anarchism Cafe Racer (DILIGENTIA, 2018)

Penerjemah: **Bagus Pribadi**
Penyunting: **Rifki Syarani Fachry**
Perancang Sampul: **Tim Suicide Circle**
Penata Isi: **Solarpunk Cats**

Cetakan Pertama, Mei 2022

iv + 70 hlm, 11 x 17 cm

Penerbit Ramu
Surel: penerbitramu@riseup.net
Situs: penerbitramu.noblogs.org
Instagram/Twitter: penerbitramu

DAFTAR ISI

Daftar Isi **iii**

Mengapa Sepeda Motor dan Anarkisme **1**

Keterikatan Sepeda Motor secara Politik, Sosial, dan Budaya **27**

Sepeda Motor sebagai Simbol Kebebasan dan Mesin sebagai Aktualisasinya **51**

Tentang Penulis **67**

MENGAPA SEPEDA MOTOR DAN ANARKISME?

PEMBACA kemungkinan akan mengajukan sejumlah pertanyaan perihal legitimasi penulis dalam membuat interpretasi dan kesejajaran mengenai hal yang dibahas di sini. Pertanyaan pertama dan mungkin jadi yang paling mendasar adalah apakah kaum anarkis benar-benar mengendarai sepeda motor dan apakah mereka berhasil memenuhi ide-ide yang mereka yakini dari jok sepeda motornya. Kedua, apakah mungkin pembahasan tentang sepeda motor bisa digunakan dalam penelitian ilmiah tentang doktrin politik, khususnya doktrin anarkisme? Dan terakhir, apakah sepeda motor dan seorang pengendara sepeda motor memiliki kesamaan dengan doktrin anarkis, dan jika demikian, apakah kesamaan itu se-

benarnya?

Dalam mengatasi masalah ini, dan mengikuti urutan pertanyaan di atas, pertama-tama kita harus menggarisbawahi bahwa sementara kaum anarkis klasik telah hidup dan bertindak di zaman "pra-sepeda motor", kaum anarkis pada saat ini sangat menyadari keberadaan sepeda motor dan kemungkinan-kemungkinan yang ditawarkannya, termasuk busana yang digunakan para pengendaranya. Perkembangan abad kedua puluh satu mencuplik beberapa kasus yang menunjukkan bahwa sepeda motor memang telah digunakan oleh kaum anarkis dalam operasi politik mereka. Terlebih lagi, contoh-contoh yang hendak diilustrasikan lebih lanjut akan memberikan pembenaran, meski bukan untuk gerakan yang baru sekalipun, tapi tentu saja untuk tren sepeda motor baru yang berakar pada anarkisme kontemporer. Contoh pertama dan paling menonjol adalah dari tahun 2012 ketika satu klub sepeda motor didirikan di kota Athena dengan nama *Athens Anarchist Anti-Fascist Motorcycle Club*.[i] Pada 15 September 2012, klub tersebut untuk pertama kalinya berpatroli di jalanan Athena untuk melindungi para imigran dari serangan kelompok rasis.[ii] Namun, ini bukan hanya satu kasus

terisolir di mana sepeda motor telah digunakan oleh kaum anarkis di saat ini. Bahkan sebelum peristiwa pada 2012 itu, pada 2007, di situs web Pusat Informasi Anarkis dilaporkan demikian:

> Pada Selasa pagi, 25 Desember, serangan api terjadi di sebuah fasilitas perusahaan Group 4 milik G4S plc, di mana 9 kendaraan patroli dibakar. Serangan itu dilakukan oleh sekelompok pengendara sepeda motor yang menerobos ke tempat parkir yang dijaga perusahaan dan melemparkan bom molotov serta bahan peledak ke beberapa target sasaran. Insiden itu terjadi di distrik Kolonos, Athena. Polisi percaya bahwa kaum anarkis, yang sering melakukan serangan serupa di masa lalu, bertanggung jawab atas insiden tersebut. G4S plc menyediakan layanan keamanan, bekerja sama dengan sejumlah negara, misal, di Austria mereka bekerjasama dengan Departemen Imigrasi, mereka melakukan operasi melawan imigran ilegal. Karena kasus pelanggaran hak-hak buruh, perusahaan tersebut saat ini telah menjadi sasaran kampanye yang dilakukan serikat pekerja.[iii]

Sepeda motor juga telah digunakan oleh *Conspiracy of Fire Nuclei*. Menurut John Brady Kiesling,

> *Conspiracy of Fire Cells* (Synomosia Pyrinin tis Fotias—SPF) ialah sebuah upaya yang dibuat untuk meningkatkan dampak politik dari kekerasan anti-otoritas. SPF muncul pada 21 Januari 2008, dengan rentetan 12 serangan tabung gas terhadap bank-bank yang tersebar luas, dealer mobil, dan Perusahaan Tenaga Umum di Athena dan Thessaloniki, di setengah jam tepat setelah tengah malam. Tujuan yang diserukan SPF yakni solidaritas untuk anarkis Thessaloniki Vangelis Voutsatzis, yang ditangkap pada November 2007 karena serangan gazaki.
>
> Selama 20 bulan berikutnya, SPF rata-rata melakukan satu gelombang serangan api dalam sebulan, yang biasanya dilakukan secara serentak di Athena dan Thessaloniki. Jumlah serangan dan koordinasi yang dilancarkan SPF–mungkin enam atau lebih tim dengan 4–6 orang bersepeda motor–membuat polisi ketar-ketir. Kemampuan balas dendam SPF adalah

> alasan tambahan bagi polisi Yunani untuk berpikir ulang tiap kali akan menangkap seorang "anarkis" atas kejahatan apa pun kecuali untuk kejahtan yang paling terang-terangan dan serius.
>
> Solidaritas dengan anarkis lokal dan asing ditambah dengan kebencian terhadap bank, polisi, penjara, tentara, dan masyarakat konsumer adalah tema dari 22 proklamasi SPF (per 30 Oktober 2009) yang ada, bahwa SPF tidak tertarik pada perjuangan kelas dan pencarian utopia masa depan. Para penulis proklamasi merangkul perang kota bukan sebagai alat untuk mencapai tujuan tetapi sebagai tujuan itu sendiri, perlawanan sebagai seni. Masyarakat konsumer modern adalah "bunuh diri perlahan."[iv]

Para anarkis dari *Conspiracy of Fire Cells* mungkin juga sudah dikaitkan dengan serangkaian serangan pembakaran pada 2008:

> Pada Senin malam dan Selasa pagi, pelaku tak diketahui yang menyasar pintu masuk ke Kementerian Kebudayaan dan dua bank di pusat kota Athena, melemparkan botol-botol

> gas […] Serangan pembakaran menyebabkan kerusakan material yang cukup besar. Tidak ada korban terluka. Saksi mata melaporkan bahwa para penyerang menyerukan pembebasan dua rekan mereka yang ditangkap di Yunani, setelah itu mereka melarikan diri dengan sepeda motor. Serangan serupa dilakukan di Yunani oleh kaum anarkis. Mereka kerap menyasar berbagai lembaga keuangan, perusahaan asing dan kendaraan dengan plat registrasi diplomatik.[v]

Terakhir, pada 2012 para anarkis bersepeda motor melakukan pembunuhan:

> Pada 7 Juni 2012, pelaku tak dikenal dengan sepeda motor menembak seorang pengedar muda yang diketahui menjual narkoba di sekitar alun-alun Exarchia. Pembunuhan itu terjadi di persimpangan jalan Dervenion dan jalan Temistokleus, yang terletak sangat dekat dengan alun-alun kota. Menurut beberapa anarkis lokal, pria yang ditembak itu terlibat dalam serangan terhadap rekan-rekan mereka. Namun, sejauh ini belum ada pernyataan resmi tentang siapa yang melakukan penem-

> bakan itu dan untuk alasan apa penembakan itu dilakukan. Komunitas lokal, bersama dengan kaum anarkis, yang tinggal dalam jumlah yang besar di bagian Athena ini, yang terkenal dengan sejarah pemberontakannya, sudah sejak lama berusaha membersihkan distriknya dari keberadaan mafia. Para pengedar tertarik ke tempat ini karena suasananya yang sesak dengan pesta dan kafe, serta fakta juga bahwa tidak ada patroli keliling dari polisi karena keberadaan para anarkis.[vi]

Italia juga telah melihat serangan yang disinyalir dilakukan oleh kaum anarkis yang menggunakan perlengkapan sepeda motor atau bergerak dengan sepeda motor. Pada Juli 2009 selama *Italian G8 summit* terjadi bentrokan antara anarkis dan polisi. Apa yang dapat diambil dari laporan yang beredar di Internet adalah tentang konfrontasi mereka dengan polisi, para anarkis mengenakan helm sepeda motor untuk melindungi diri dan menyembunyikan identitas mereka. Menurut laporan peliputan acara tersebut:

> Insiden ini di hari Kamis, hari kedua KTT tersebut, terbukti jauh lebih sedikit kekerasan (keuntungan bagi pihak penyelenggara)

daripada apa yang diperkirakan pada hari Selasa setelah kerusuhan di Roma, di mana pengendara sepeda motor (anarkis) bersenjata lengkap, mengenakan helm, jaket dan celana serba hitam turun ke barikade jalanan membakar wadah sampah untuk menguji kekuatan pihak kepolisian. Selain itu, karena ada ketakutan terhadap gempa yang dapat terjadi lagi di Abruzzi, sebuah rencana darurat dibuat oleh penyelenggara untuk memindahkan tamu terhormat dan tempat pertemuan mereka ke Akademi Kepolisian yang terletak di ibukota Italia.[vii]

Selain itu, menurut laporan di Internet tahun 2012:

Kepala perusahaan tenaga nuklir Italia ditembak di Genui saat meninggalkan rumahnya. Terluka di bagian kaki, Roberto Adinolfi, 53 tahun, dibawa ke rumah sakit. Belum ada pihak yang mengaku bertanggung jawab atas serangan itu; namun, media lokal menyatakan bahwa serangan itu mungkin dilakukan oleh kaum anarkis. Roberto Adinolfi adalah kepala eksekutif Ansaldo Nucleare, sebuah

> perusahaan yang terkait dengan Finmeccanica, raksasa industri penerbangan dan pertahanan. Pelaku bersepeda motor: Menurut BBC, Adinolfi ditembak pada hari Senin sekitar pukul 8.30 pagi, saat dia meninggalkan rumahnya. Dia dipepet di jalan oleh sepeda motor yang dikendarai dua orang berhelm, salah satu dari pengendara sepeda motor tersebut melepaskan tiga tembakan ke arahnya. Peluru itu mematahkan kakinya tepat di bagian atas dari lututnya. "Jika serangan ini dikaitkan dengan perselisihan politik atau sosial, ini akan menjadi sangat serius, sesuatu yang tidak lagi terlihat selama bertahun-tahun," kata Alesandro Pansa, Kepala Finmeccanica.[viii]

Namun, pada titik ini, kita harus menekankan bahwa kasus-kasus ini tidak boleh merugikan sifat gerakan anarkis pada saat ini, atau preferensi teknis para anarkis itu sendiri. Memang, sepeda motor digunakan secara sporadis; apa yang mendasari mayoritas gerakan anarkis kontemporer adalah ekologi dan setidaknya sebagian hal dari Neo-Luddisme yang dibangkitkannya, seperti yang ditunjukkan oleh protes aktif dari kaum anarkis terhadap pembangunan fasilitas industri besar dan infrastruktur komunikasi. Di sini,

mungkin menarik untuk merujuk pada protes yang dilakukan oleh kaum anarkis Polandia yang, misalnya, secara efektif menentang pembangunan pembangkit nuklir di Żarnowiec pada awal 1990-an dan memblokir pembangunan jalan raya A4 yang melintasi area St. Anne Mountain pada awal abad ini.[ix] Di sisi lain, seseorang harus mencatat ini baik-baik bahwa memiliki sepeda motor atau menjadi biker, rider atau motorcyclist tidak sama dengan menjadi seorang anarkis, atau orang yang mengidentifikasi atau bersimpati dengan doktrin tersebut. Hal ini, yang berarti keyakinan politik, adalah masalah yang sangat individual bagi setiap manusia.

Sehubungan dengan pertanyaan mengenai hak seseorang untuk menggunakan sepeda motor dalam penyelidikan ilmiah tentang doktrin-doktrin politik, saya ingin menggarisbawahi bahwa pada awal 1960-an sepeda motor muncul sebagai instrumentarium (yang saya maksudkan di sini bukan hanya sekadar sepeda motor itu sendiri, tetapi juga perawatannya, kemampuan menanganinya, sensasi yang dialami ketika di jalan, budayanya, atau lebih tepatnya subkultur tentang sepeda motor). Seseorang tidak akan terlalu keliru untuk berkata bahwa babak kedua dari

abad kedua puluh ini telah melihat bahwa wacana yang dibawa sepeda motor secara langsung telah naik ke diskusi modern menyoal filsafat, sosiologi dan masyarakat, tidak hanya dengan mesinnya yang menjerit tetapi juga dengan niat yang jelas untuk bertahan pada hal itu demi kebaikan. Ini dibuktikan secara khusus oleh karya-karya berikut: *Hell's Angels: A Strange and Terrible Saga*-nya Hunter S. Thompson, sebuah novel dari tahun 1966 yang menggambarkan kehidupan geng motor "Hell's Angels"; *Zen and the Art of Motorcycle Maintenance*,[x] novel Robert Pirsig dari tahun 1976 (edisi Polandia, 1994[xi]), yang telah melegenda dan salah satu novel paling penting dari sastra Amerika tahun 1970-an[xii]; *Harley-Davidson and Philosophy: Full-Throttle Aristotle* diedit oleh Bernard E. Rollin, Carolyn M. Gray, Kerri Mommer dan Cynhia Pineo dari tahun 2006[xiii]; *Shop Class as Soulcraf:. An Inquiry into the Value of Work* oleh Matthew B. Crawford dari tahun 2009, dipuji oleh New York Times sebagai buku terlaris, Francis Fukuyama menyebutnya "sebagai buku kecil yang indah tentang keunggulan manusia dan bagaimana hal itu diremehkan di Amerika kontemporer."[xiv] *Sons of Anarchy and Philosophy: Brains Before Bullets,* diedit oleh George A. Dunn dan Jason T. Eberl dari

tahun 2013[xv]; dan *Die Philosophie des Motorrad-fahrens oleh Rainer Otte* dari tahun 2014.[xvi]

Berkenaan dengan masalah yang terakhir dan final—yaitu hubungan antara sepeda motor dan anarkisme serta antara pengendara sepeda motor dan anarkis—harus disebutkan bahwa ada beberapa kualitas signifikan yang menghubungkan sepeda motor dengan anarkisme juga pengendara sepeda motor dengan anarkis. Pertama, sepeda motor dianggap sebagai simbol pembangkangan dan kebebasan. Konotasi serupa tidak dapat disangkal ditimbulkan oleh doktrin anarkisme. Kedua, penekanan pada hal ini harus diletakkan pada KEBEBASAN, kata dengan penghargaan tertinggi dan ditulis dengan huruf kapital. Cita-cita fundamental kaum anarkis selalu adalah tentang KEBEBASAN manusia yang sebebas-bebasnya. Setiap pengendara sepeda motor merasa bebas hanya ketika mereka berada di jalan, ketika mengendarai, lebih mungkin daripada tidak, tanpa tujuan dalam pikirannya. Seringkali sendirian, dalam kondisi cuaca yang berubah-ubah, melingkupi ratusan atau ribuan mil. Ketiga, kaum anarkis, pada kenyataannya, tidak pernah dipahami dan diterima. Tindakan mereka yang sering putus asa ditujukan

untuk mewujudkan sistem atas kebahagiaan bersama bagi setiap orang akan membuat mereka terpinggirkan baik dalam masyarakat maupun dalam politik. Bikers dilihat oleh banyak orang sebagai subkultur yang terputus dari masyarakat, dan oleh karenanya keinginan akan kebebasan mereka jarang dipahami. Deru mesin dan bau ban terbakar cenderung diasosiasikan dengan vandalisme daripada dengan budaya pengendara sepeda motor/bikers. Keempat, penjara seringkali menjadi rumah bagi para anarkis, ketika mereka melarikan diri dari kenyataannya. Dalam hal ini, seseorang bisa membedakan analogi tersebut dengan beberapa pengendara sepeda motor. Anggota geng motor, untuk hal yang saya maksud, dengan kontestasi karakteristik mereka dengan lembaga-lembaga kekuasaan dan negara, juga keterikatan mereka pada kebebasan dan kebanggaan tanpa batas yang berasal dari 1%-er, yaitu, secara halus, dianggap sebagai pembuat onar[xvii] bagi mereka yang bertanggung jawab untuk menjaga keamanan dan ketertiban umum, dapat ditempatkan pada level yang sama dengan kaum anarkis-revolusioner, yang akan mencari aktualisasi atas slogan-slogan sosial mereka yang agung dan luhur dengan cara-cara ilegal. Hal yang semakin membuktikan bahwa adanya persamaan

tertentu antara anarkisme dan dunia pengendara sepeda motor adalah mengenai begitu banyaknya karya yang berasal dari budaya populer—sastra, film, seni, musik, dll.—yang terinspirasi dari kehidupan nyata dan memuaskan hasrat imajinasi massa.[xviii]

Tidak ada keraguan tentang gambar yang dilukis: pengendara sepeda motor seperti halnya seorang anarkis adalah seorang pemuda, seorang pemberontak yang mengikuti kodenya sendiri, yang kerap bertentangan dengan hukum, bertentangan dengan dunia sebagaimana adanya, mencari jalan miliknya sendiri, menghargai komunitas dan keterikatannya pada suatu kelompok. Pengendara sepeda motor juga akrab dengan istilah anarki dan nihilisme (dengan yang terakhir, menurut Kropotkin, "penolakan yang berani dari perbudakan intelektual dan kepatuhan pada kebiasaan dan otoritas,"[xix]) yang istilahnya pada abad kesembilan belas digunakan secara bergantian untuk menggambarkan fenomena sosial yang diilhami oleh pandangan para pemikir anarkis besar kontemporer. Perlu ditekankan lebih lanjut bahwa di zaman kita ini sangat umum untuk menarik tradisi anarkis, anarki, dan nihilisme dalam sebuah film[xx], terutama di mana peran utamanya diambil alih oleh keberadan sepeda

motor, tidak jarang oleh sepeda motor *custom* dan kendaraan roda dua lainnya dari merek yang beragam; karakter keras yang didorong oleh mesin. Tampaknya cukup untuk mengingat *The Wild One*[xxi], sebuah drama Amerika tahun 1953 yang disutradarai oleh László Benedek, dengan Marlon Brando dalam peran utamanya sebagai "Yang Liar"; *Sons of Anarchy* sebuah serial aksi Amerika tahun 2008 yang menampilkan kisah geng motor, disutradarai oleh Gwyneth Horder-Payton, Stephen T. Kay, Guy Ferland, Paris Barclay, Bill Gierhart, dan Terrence O'Hary.[xxii] *Hell Ride*, film aksi Amerika tahun 2007 disutradarai oleh Larry Bishop, dan *Anarchia Cymbeline,* sebuah drama tahun 2014 yang disutradarai oleh Michael Almereyda, yang diadaptasi dari *Cymbeline* karya William Shakespeare tahun 1609.

Pada 1998 di New York, Museum Guggenheim menyelenggarakan sebuah pameran dengan judul *The Art of the Motorcycle*.[xxiii] Sepeda motor itu, cukup pantas, dipandang sebagai karya seni terapan, karena, seperti yang B.E. Rollin tekankan, sepeda motor sudah 25 tahun mendahului mobil, 36 tahun mendahului pesawat terbang, mewakili bentuk transportasi mekanis pertama.[xxiv] Tomasz Szczerbicki mengenang

kisahnya: "Semuanya dimulai pada 1885, ketika Gottlieb Daimler berniat menguji mesin bensin—penemuan barunya—memasangnya pada kendaraan yang terbuat dari bingkai kayu, agak mirip dengan sepeda kita hari ini."[xxv]

Dengan begitu penemuan "buatan neraka" ini muncul.[xxvi] Menariknya, Szczerbicki juga menyebut Władysław Drucki-Lubecki, seorang pangeran Polandia yang berkontribusi besar terhadap kemunculan sepeda motor pertama ini. Seperti yang dicatat oleh penulis: "Ini adalah fakta yang minim diketahui bahwa karya Daimler pada penemuan barunya, yang telah memakan waktu hingga beberapa tahun untuk dapat direalisasikan itu, juga telah dibiayai oleh seorang Polandia, Pangeran Wladysław Drucki-Lubecki, konglomerat tanah yang luas."[xxvii] Ini menunjukkan pendekatan yang hampir visioner yang dianut orang Polandia telah membawa kebaruan teknologi eksperimental yang baru lahir dalam bidang komunikasi/perhubungan.

Konotasi anarkis bersepeda motor tidak luput dari perhatian lebih dari Hunter S. Thompson sendiri, yang dalam *Hell's Angels: A Strange and Terri-*

ble Saga-nya mengakui “kemungkinan anarkis dari mesin” yang ditunggangi oleh Hell’s Angels; “orang buangan sosial” itu, seperti yang disebut oleh penulisnya.[xxviii] Dalam menulis kata-katanya, Thompson tentu saja memikirkan nama merek Harley Davidson, sepeda motor kuat dari Amerika, dan gaya hidup Angels—yang sangat orisinal, tidak diragukan lagi. Penulis mengatakan langsung: “Melihat satu-satunya Malaikat menjerit di tengah lalu lintas—menentang semua aturan, batasan dan pola—berarti memahami sepeda motor sebagai alat anarki, alat pembangkangan dan bahkan sebagai sebuah senjata.”[xxix] Malaikat, “prototipe Yang Liar,” mengendarai “dinamo khusus yang dilucuti dari kebutuhan esensialnya” mereka dipandang sebagai penjahat sepeda motor.[xxx]

Kita juga tidak boleh lupa bahwa doktrin politik memerlukan lebih dari sekadar karya para pemikir besar, pidato parlemen dan korespondensi, karena sastra, karya seni (patung, lukisan, teater), arsitektur, atau bahkan model ekonomi juga merupakan konstituennya. Karena alasan itulah doktrin dapat mengilhami manusia untuk melakukan tindakan yang sangat konkrit. Ini adalah teori yang memberikan dasar bagi praktik, dan dengan demikian tindakan.

Dalam kasus pengendara sepeda motor, aktivitas ini terbentang pada dua tingkatan: yang pertama berkaitan dengan filosofi dan gaya hidup, dengan yang terakhir terkait bersama karakter sepeda motor mereka. Berkenaan dengan tingkat pertama, kesimpulannya adalah bahwa meskipun pengendara sepeda motor tidak menerapkan postulat fundamental kaum anarkis, yaitu menghapus negara, mereka tetap hidup menurut aturan mereka sendiri, kadang-kadang mereka sangat menentang daftar aturan dan larangan. Perintah dirancang dan disahkan begitu rajin oleh otoritas negara. Dalam mengejar *passion* motor mereka, mereka menggunakan kebebasan mereka dalam/lewat empat cara. Pertama, dengan keberanian untuk memiliki hasrat, sesuai dengan filosofi Kropotkin yang menegaskan: "Namun karena kita harus mengakui bahwa manusia memiliki kebutuhan lain selain makanan, dan sebagai kekuatan Anarki yang terletak tepat di dalam memahami semua kemampuan manusia dan semua nafsu, serta tidak mengabaikan apapun."[xxxi] Kedua, melalui semangat membuat sepeda motornya sendiri. Bagi setiap pengendara sepeda motor, motor *custom*, dalam arti tertentu, adalah sebuah karya seni, atau setidaknya seni terapan, mengikuti prinsip Proudhonian: "Semua puisi, semua jenis

seni pada dasarnya punya satu tujuan tunggal—untuk mengangkat manusia dan alam; inspirasi mereka selalu merupakan inspirasi yang sama—Liberty. […] Tidak terbayangkan untuk menarik garis perbedaan antara artisan, produsen dan artis. Utilitas—itulah keindahan modern."[xxxii] Ketiga, mengendarai sepeda motor yang sendiri atau berkelompok, untuk pertemuan umum, untuk jalan-jalan, tidak terburu-buru dan tanpa tujuan yang jelas pun tentu saja merupakan manifestasi dari kebebasan, karena seperti yang dicatat oleh Proudhon:

> Segala sesuatu di dunia ini bergerak; bergerak maju atau mundur, mengikuti garis atau kurva, baik dalam gerakan lambat atau dipercepat. Semuanya bergerak, bergerak dan akan bergerak tanpa henti. Gerak adalah bentuk dari semua manifestasi kehidupan; karena itu merupakan elemen fundamental dari kebebasan; tidak ada kebebasan sejati dalam keheningan. Kebebasan yang acuh tak acuh bukanlah kebebasan sama sekali […] Pada hakikatnya, kebebasan itu praktis dan aktif; ketika tenggelam dalam Perenungan, kebebasan menurun. Jadi, hal itu terus bergerak.[xxxiii]

Terakhir, dengan mengorganisir diri mereka secara sukarela dan tulus dalam persaudaraan dan klub motor, karena mereka mengikuti model masyarakat tematik Kropotkin, yang ia bayangkan meliputi, “penulis, komposer, pencetak, pengukir, juru gambar.”[xxxiv] Sambil menunggu musim sepeda motor, keinginan untuk merasakan kebebasan tanpa henti, dan sekaligus menjaga ketangguhan tubuh mereka, yang sangat berguna dalam memanfaatkan kuda, pengendara sepeda motor memperbaiki sepeda motor mereka dan dengan melakukan hal itu mereka mencapai sesuatu yang dimaksud Kropotkin, ketika bertanya: “Karena bukankah dia itu gimnasium sebagai sebuah pengalihan?”[xxxv]

Catatan:

i Lihat http://www.greenisthenewred.com/blog/greek-anachist-motorcycle-club-nazis/6553/ (diakses 2 September 2016); lihat juga "Meet the Real Sons of Anarchy – Greek Anti-Fascist Motorcycle Club Confronts neo-Nazis," http://anarchistnews.org/content/meet-real-sons-anarchy-%E2%80%94-greek-anti-fascist-motorcycle-club-confronts-neo-nazis.

ii Lihat "Athens Anarchist Anti-Fascist Motorcycle Club," https://euro-police.noblogs.org/2012/11/athens-anarchist-anti-fascist-motorcycle-club/ (diakses 4 September , 2016).

iii "Grecja: Świąteczny prezent od anarchistów dla korporacji G4S plc," http://cia.media.pl/grecja_swiateczny_prezent_od_anarchistw_dla_korporacji_g4s_plc (diakses 2 September, 2016).

iv Prawda2 Info (dan analisis oleh John Bardy Kiesling, mantan pejabat layanan diplomatik AS, menangani terorisme), di: https://prawda2.info/viewtopic.php?t=10788 (diakses 2 Agustus 2016).

v "Seria niebezpiecznych podpaleń w Atenach," 08.07.2008, di: http://fakty.interia.pl/swiat/news-seria-niebezpiecznych-podpalen-w-atenach,nId,842729 (diakses 2 September, 2016).

vi "Athens: A Shooting of a Dealer Involved in Attacks against Anarchists," (rekaman video), di: http://grecjawogniu.info/?p=28483 (diakses 2 September, 2016).

vii G. Wasiluk, "Konferencja Grupy Ośmiu (G-8) i Grupy Pięciu czyli nowy, utopijny projekt," http://www.mojeopinie.pl/konferencja_grupy_osmiu_g8_i_grupy_pieciu_czyli_nowy_utopijny_projekt,3,1247218901 (diakses 2 September, 2016).

viii "Zamach na szefa firmy energetycznej. Anarchiści?" (http://www.tvn24.pl) 07.05.2012, di: http://www.tvn24.pl/wiadomosci-ze-swiata,2/zamach-na-szefa-firmy-energetycznej-anarchisci,209076.html (diakses 2 September, 2016).

ix Lihat R. Antonów, Pod czarnym sztandarem…, hlm. 136 ff.

x R.M Pirsig, Zen and the Art. Of Motorcycle Maintenance, William Morrow & Company 1974.

xi R.M Pirsig, Zen and the Art. Of Motorcycle Maintenance (Polish edition), Poznań 1994.

xii Tentang subjek buku, lihat Th. Goodmann, "Zen and the Art of Motorcycle Maintenance: An Inquiry into Values oleh Robert Pirsig. A Retrospective Roundtable, Forty Years Down the Road. pendahuluan, International Journal of Motorcycle Studies, Volume 10, Issue 2: Fall 2014, di: http://ijms.nova.edu/Fall2014/IJMS_Rndtble.Goodmann.html (diakses27 July, 2016); G. Priest, "Reflections on Philosophy and Zen and the Art of Motorcycle Maintenance," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 10, Issue 2: Fall 2014, di: http://ijms.nova.edu/Fall2014/IJMS_Rndtble.Priest.html (diakses 23 July, 2016); C. Bourne and E. Caddick Bourne, "ZAMM and the Art of Philosophical Fiction," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 10, Issue 2: Fall 2014, di: http://ijms.nova.edu/Fall2014/IJMS_Rndtble.BourneCaddickBourne.html (diakses 23 July, 2016); Ch. Pierce,"Less Zen and More Art of Motorcycle Maintenance," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 10, Issue 2: Fall 2014, di: http://ijms.nova.edu/Fall2014/IJMS_Rndtble.Pierce.html (diakses 23 July,2016); B. Coleman, "Drinking (just a little) on the Fault Line," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 10, Issue 2: Fall 2014, di: http://ijms.nova.edu/Fall2014/IJMS_Rndtble.Coleman.html (diakses 23 July, 2016); A. Schroeder, "ZAMM and the Art of Shelf-Life Maintenance," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 10, Issue 2: Fall 2014, di: http://ijms.nova.edu/Fall2014/IJMS_Rndtble.Schroeder.html (diakses 23 July, 2016).

xiii Lihat Harley-Davidson and Philosophy: Full-Throttle Aristotle, ed. oleh B.E. Rollin, C.M. Gray, K. Mommer, dan C. Pineo, Popular Culture and Philosophy Series Editor: William Irwin, Volume 18, Illinois 2006, passim.

xiv Lihat M.B. Crawford, op. cit., passim.

xv Lihat Sons of Anarchy and Philosophy: Brains Before Bullets, ed. oleh G.A. Dunn dan J.T. Eberl, Chichester 2013, passim.

xvi R. Otte, Windpassagen. Die Philosophie des Motorradfahrens, Berlin 2014, passim.

xvii Mengenai hal ini lihat R. McBee, "Here's Hoping the 'Hound' and His Friends had a Good Time": The Hollister Gypsy Tour of 1947 and the rise of the "Outlaw" Motorcyclist," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 11, ISSUE 1: Spring 2015, di: http://motorcyclestudies.org/volume-11-issue-1-spring-2015/heres-hoping-the-hound-and-his-friends-had-a-good-time-the-hollister-gypsy-tourof-1947-and-the-rise-of-the-outlaw-motorcyclist/ (diakses 25 Juli, 2016).

xviii Lihat S. Martinez and A. Sanjuán, "Bikes and Movies: A Brief History of Motorcycle in Cinema," CINEJ Cinema Journal, Volume 3.2, 2014141–163; International Journal of Motorcycle Studies (IJMS), Volume 4, Issue 1, Spring 2008, L. MacKinney "Mmmm, he's good-bad, but he's not evil": The Shangri-Las, "Leader of the Pack," and the Cultural Context of the Motorcycle Rider," di: http://ijms.nova.edu/March2008/IJMS_Artcl.MacKinney.html (diakses 1 Juli, 2016); M. Biberman, "Cold Pastoral: Notes on Becoming a Vincent Owner," di: http://ijms.nova.edu/March2008/IJMS_Artcl.Biberman.html (diakses 1 Juli, 2016) International Journal of Motorcycle Studies (IJMS), Volume 4, Issue 2, Fall 2008, E. Vieth, "Take the Trip" Down Under: The Significance of Stone" (1974), di: http://ijms.nova.edu/Fall2008/IJMS_Artcl.Vieth.html (diakses 1 Juli, 2016), L. Lagergren, "Make Way for the Biker: Media and Swedish Motorcycle Culture," International Journal of Motorcycle Studies, March 2007, di: http://ijms.nova.edu/March2007/IJMS_Artcl.Lagergren.html (diakses 22 Juli, 2016).

xix P. Kropotkin, Nauka współczesna i anarchizm, Lwów 1920, hlm. 21.

xx Lihat S. Martinez and A. Sanjuán, op. cit.; L. MacKinney, op. cit.; M. Biberman, op. cit.; E. Vieth, op. cit.; L. Lagergren, op. cit.

xxi P. Nagy, "The BRMC and its Humor in The Wild One"; J. Willett, "Behaving Like Brando: Transgressing Race and Gender in The Wild One;" M.J. Chappell, "Death by Discourse, or The Fate of Jimmy in The Wild One," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 5, Issue 2: Fall 2009, at: http://ijms.nova.edu/Spring2009/index.html (diakses 23 Juli, 2016).

xxii Sons of Anarchy adalah acara TV yang sangat populer, yang mendorong analisis doktrinal klub sepeda motor, aturan yang dipatuhi di sana, dan profil psikologis anggota klub. Dalam buku Sons of Anarchy and Philosophy: Brains Before Bullets dari 2013, sarjana Amerika dan Inggris (merujuk pada sejumlah besar gagasan pemikir, pencipta, nabi, khususnya, kepada Friedrich Nietzsche, Tomas Aquinas, Mengzi, David Hume, Jan Jean Jacques Rousseau, Thomas Hobbes, John Stuart Mill, Xunzi, Josiah Royce, Niccolo Machiavelli, Emil Durkheim, Martin Heidegger, Huber Dreyfus, Sang Buddha, Sigmund Freud, William Shakespeare, Aristoteles, Hannah Arendt, Anette Baier, Giambatttista Vico, Georg Wilhelm Friedrich Hegel, George Santayana, Karl Marx, Friedrich Engels, Emma Goldman, Pyotr Kropotkin, Mikhail Bakunin, Pierre Joseph Proudhon, Homer, Plato, Socrates, Immanuel Kant) melakukan analisis politik, sosial dan psikologis Sons of Anarchy Motorcycle Club Redwood Original (SAMCRO), sebuah komunitas klub yang berlatar fiksi di Charming, California (AS), yang disebut oleh Alex Leveringhaus "negara mini di atas roda." Lihat "SAMCRO Goes to War," [in:] *Sons of Anarchy and Philosophy…*, hlm. 102 ff.. Lihat juga J.T. Eberl, "Virtue and Vice in the SAMCROpolis. Aristotle Views Sons of Anarchy," [in:] ibid., hlm. 3 ff.; J.E. Mahon, "Tig Needs an Escort Home Is Loyalty a Virtue?," [in:] ibid., hlm. 33and next; R.M. Jensen, "A Saint among the Sons Aquinas on Murder and the Men of Mayhem," [in:] ibid., hlm. 43 ff.; G.A. Dunn, "SAMCRO versus the Leviathan. Laying Down the (Motor)Cycle of Violence," [in:] ibid., hlm. 53 ff.; P. Smolenski, "Another Fun-Filled Day in the Six Counties" The Real IRA-Terrorists or Freedom Fighters?," [in:] ibid., hlm.

91 ff.; K. Corn, “The Faith of Our Sons and the Tragic Quest,” [in:] ibid., hlm. 119 ff.; A. Zanin, “Sometimes a Motorcycle Is Just a Motorcycle Freud and Hamlet Come to Charming,” [in:] ibid., hlm. 153 ff.; P.S. Fosl, “Sons of History How SAMCRO Lost and Found Its Way,” [w:] ibid., hlm. 189 ff.; G. Littmann, “Good Old Fashioned Mayhem,” [in:] ibid., hlm. 218 ff.; idem, “The Road Out of Mayhem,” [in:] ibid., hlm. 230 ff.

xxiii Lihat A. Kiciński, “Tendencje w projektowaniu budowli muzealnych u progu XXI wieku. Przykłady z Austrii, Szwajcarii, Londynu i Berlina. Rozwój i kryzys,” Muzealnictwo, vol. 2004, no. 45, hlm. 126; D. Ghirardo, Architektura po modernizmie, Toruń 1999, *passim.*

xxiv B.E. Rollin, “What Are a Bunch of Motorcycles Doing in an Art Museum?,” [in:] Harley-Davidson and Philosophy…, hlm. 63 ff. Di Amerika Serikat, sepeda motor pertama dibuat pada tahun 1893–1895 oleh E.J. Pennington. Di negara ini, produksi massal sepeda motor diluncurkan pada tahun 1898. Di Eropa produksi semacam ini dimulai pada tahun 1894. Pabrikan pertama adalah perusahaan Hildebrand & Wolfmüller, di mana juga kata “sepeda motor” lahir. Seorang penemu Jerman, Alois Wolfmuller adalah orang pertama yang menggunakan nama ini. Pada tahun 1899 di Perancis sepeda motor pertama dibangun di pabrik Werner bersaudara dari Paris. Industri sepeda motor juga berkembang pesat di Inggris Raya. Pada tahun 1905 ada lebih dari 25.000 sepeda motor terdaftar di negara ini.. Lihat. T. Szczerbicki, Motocykle II wojny światowej…, hlm. 12.

xxv T. Szczerbicki, *Motocykle II wojny światowej*…, hlm. 12.

xxvi Rainer Otte menunjukkan bahwa sepeda motor itu disebut oleh publik pada 1950-an. R.Otte, op. cit., hlm. 70.

xxvii T. Szczerbicki, *Motocykle II wojny światowej*…, hlm. 12.

xxviii H.S. Thompson, op. cit., hlm. 104.

xxix Ibid., hlm. 123.

xxx Cf. Ibid., hlm. 131 ff.

xxxi P. Kropotkin, *Zdobycie chleb*a (Conquest of Bread), edisi kedua menurut edisi ke-14 dari aslinya yang diedit oleh Edward Godwin dan dengan kata pengantarnya, Warszawa 1925, hlm. 84

xxxii P. J. Proudhon, O sprawiedliwości w rewolucji i Kościele (On Justice in the Revolution and the Church), [dalam:] idem, Wybór pism…

xxxiii Ibid., hlm. 337.

xxxiv P. Kropotkin, Zdobycie chleba…, hlm. 84.

xxxv Ibid., hlm. 85.

KETERIKATAN SEPEDA MOTOR SECARA POLITIK, SOSIAL, DAN BUDAYA

SEPEDA motor, yang pada peralihan abad ke-20 hanya digunakan sebagai alat transportasi, bersamaan dengan kemunculan mobil di sekitar pertengahan abad ke-20an justru malah membuat dirinya (sepeda motor) makin populer sebagai alat penghubung dan perjalanan bangsawan di tengah-tengah kendaraan mekanik, dan sebagaimana yang dicatat Bernard Rollin, keberadaannya membuat ikon budaya senantiasa berubah. Menurut Szczerbicki: “Pada awal abad kemunculannya kita melihat sepeda motor sebagai inovasi teknologi, sebuah hobi yang boros, kebaruan teknis yang menyesaki percakapan di ruang tamu. Masyarakat, dengan sedikit pengecualian,

bahkan sama sekali tak menyangka sepeda motor bisa berguna untuk tujuan-tujuan transportasi yang sangat bermanfaat."[i] Sepeda motor erat kaitannya dengan kecepatan, tapi tema-tema lainnya tentang sepeda motor juga tercatat mulai dari kebebasan, pemberontakan, keliaran, kekerasan, perkembangan teknologi, gender,[ii] marabahaya,[iii] komunitas dan hidup yang benar-benar dijalani,[iv] permisif seksual, hingga pembangkangan atas konsumerisme dan nilai-nilai kelas menengah masyarakat Barat. Sepeda motor jadi ekspresi pelarian masa muda dari suramnya kehidupan pinggiran kota Amerika."[v] Dalam konteks ini, sepeda motor mulai mengindikasikan sifat dasarnya. Ia juga dipandang sebagai wujud dari kuda yang gesit.[vi] Selain itu, ia dipandang sebagai peranti filsafat, sarana pencerahan bahkan juga transformasi spiritual.[vii] Seperti yang dicatat Alan Pratt, sepeda motor berkaitan dengan nihilisme,[viii] yang mana mencerminkan kehidupan pemberontak pemuda Amerika, orang buangan sosial atas ragam orang kulit berwarna, dan pengembara juga gelandangan yang mengancam nilai-nilai sosial arus utama AS.[ix] Pada peralihan abad ke-21, sepeda motor jadi simbol oposisi terhadap masyarakat Barat yang terasing dari dirinya sendiri dan dari realitas teknologi. Menurut Randal E.

Auxier, sepeda motor adalah sebuah keputusan; ia yang membelinya dan menjadi biker menyiratkan bahwa seseorang baru saja menentukan jalan hidupnya.[x] Sepeda motor menyatukan orang-orang dengan kelas sosial, jenis kelamin, profesi, atau status sosial yang berbeda-beda. Dengan demikian, bisa dikatakan bahwa apa yang kita saksikan di sini adalah komunitas kuasi (yang seolah-olah) bikers yang secara otomatis membentuk dirinya sendiri. Sensasi dan bahaya yang disebabkan karena mengendarai sepeda motor membentuk kesamaan yang menyatukan persatuan ini.[xi] Graham Harman menarik perhatian berdasarkan fakta bahwa meskipun sepeda motor diciptakan oleh manusia dan hanya manusialah satu-satunya yang dapat mengendalikan sepeda motor, pengaruh sepeda motor pada keputusan dan kehidupan tiap orang begitu besar. Mereka tidak hanya menciptakan daya pikat akan petualangan dan gaya hidup individualistis, tapi juga menghisap seseorang ke dalam jurang kerusakan dan kematian. Meski manusia yang mengemudikan sepeda motor, pada akhirnya kehebatan tenaga mesin dan manuver sepeda motor akan mendominasinya.[xii] Dalam konteks ini, sepeda motor berkolusi dengan dunia luar yang berubah seiring kecepatan mesin, dan itulah yang menentukan nasib pengendara sepeda

motor. Selain itu, sepeda motor merupakan objek perenungan estetika, sebagaimana klaim Craig Bourne. Mereka indah, mempesona, anggun, memukau, mengagumkan, karismatik.[xiii] Terakhir, dalam istilah budaya, sepeda motor menggabungkan ide-ide gerakan, akselerasi sosial, dan kemajuan[xiv]. Dalam pengertian ini, sepeda motor tak sekadar sebagai media pembangkangan, namun juga mesin yang mencerminkan nilai-nilai fundamental masyarakat Amerika, di mana nilai-nilai demokratis, khususnya, yang menonjol: kemajuan, kebebasan, kemerdekaan, kesahihan, otoritas. Pada akhirnya, sepeda motor bisa dipandang sebagai sinonim dari nilai-nilai yang kontradiktif.[xv] Di satu sisi, ia mengekspresikan pemboikotan tak hanya terhadap Amerika namun juga terhadap masyarakat industri Barat secara menyeluruh; di sisi lain, bagaimanapun juga, sepeda motor melambangkan kemajuan, kebebasan; nilai-nilai yang sangat dihargai Amerika Serikat dan juga Eropa Barat.[xvi] Selain itu, dari jok sepeda motor, seseorang bisa membentuk pandangannya tentang dunia dan sistem politiknya, seperti halnya Ernesto Che Guevara, yang cara revolusionernya mengubah realitas politik dan sosial Kuba dan negara-negara Amerika Latin lainnya.[xvii]

Menurut Pirsig, sepeda motor—mesin yang berwujud ini—juga punya kepribadian: "Setiap mesin memiliki kepribadian uniknya yang mungkin bisa didefinisikan sebagai jumlah total intuitif dari semua yang kamu ketahui dan kamu rasakan tentangnya. Kepribadian ini terus-menerus berubah, biasanya menjadi buruk, tapi secara mengejutkan kadang-kadang malah jadi lebih baik, dan kepribadian inilah yang menjadi objek perawatan sepeda motor yang sebenarnya."[xviii] Mengikuti sejarah sistem politik, Pirsig membandingkan sepeda motor dengan sistem politik dan menjelaskan struktur organisasinya:

> Akhirnya kamu sampai pada saat saya sedang membagi siklus menjadi bagian-bagian yang lebih halus dan semakin halus lagi, saya juga sedang membangun sebuah struktur. Secara resmi struktur konsep ini disebut hierarki dan sejak zaman kuno menjadi struktur dasar dari seluruh pengetahuan Barat. Kerajaan, kekaisaran, gereja, tentara yang kesemuanya terstruktur ke dalam hierarki. Bisnis modern sangat terstruktur. Daftar isi tentang bahan referensi yang sangat terstruktur, rakitan mekanis, perangkat lunak komputer, semua pengetahuan ilmiah dan panduan teknis begitu

terstruktur... sedemikian rupa sehingga di beberapa bidang seperti biologi, hierarki kerajaan-filum-kelas-ordo-keluarga-genus spesies nyaris jadi ikonnya. Kotak "sepeda motor" yang berisi kotak "komponen" dan "fungsi". Kotak "komponen" yang berisi kotak "rakitan daya" dan "rakitan yang sedang berlangsung", dan seterusnya. Ada banyak jenis struktur lain yang dihasilkan oleh operator lain seperti "penyebab" yang menghasilkan struktur rantai yang panjang dalam bentuk, "A menyebabkan B menyebabkan C menyebabkan D," dan seterusnya. Deskripsi fungsional sepeda motor memakai struktur ini. Operator "keberadaan", "kesetaraan", dan "penyiratan" tetap menghasilkan struktur lain. Biasanya struktur-struktur ini saling berkelindan dalam pola-pola dan rangkaian-rangkaian yang begitu kompleks dan sangat besar sehingga tak seorang pun mampu memahami lebih dari sebagian kecil dari hal itu selama hidupnya. Sebutan atas keseluruhan struktur yang berkaitan ini, genus yang merupakan hierarki pengekangan dan struktur sebab-akibatnya sekadar spesies, yakni sistem. Sepeda motor ialah sebuah sistem. Sebuah sistem yang nyata.

Berbicara tentang lembaga pemerintah atau lembaga tertentu sebagai “sistem” itu artinya berbicara dengan benar, karena organisasi-organisasi ini didirikan di atas hubungan konseptual struktural yang sama dengan sepeda motor. Mereka ditopang hubungan struktural bahkan ketika mereka telah kehilangan semua makna dan tujuan yang lainnya. Orang-orang tiba di sebuah pabrik dan menjalankan tugas yang tak ada artinya dari jam delapan pagi hingga jam lima sore tanpa memprotes sama sekali karena strukturnya menuntut mereka seperti itu. Tidak ada bajingan, tidak ada “orang jahat” yang menginginkan mereka menjalani kehidupan yang tak berarti macam itu, hanya saja strukturnya, sistemnya menuntut mereka demikian dan tak ada yang mau mengambil risiko untuk mengubah struktur hanya karena struktur itu tak ada artinya. Meruntuhkan sebuah pabrik atau memberontak terhadap pemerintah atau tak mau memperbaiki sepeda motor karena itu adalah suatu sistem yang sama saja seperti menyerang gejalanya ketimbang penyakitnya; dan selama hanya sekadar menyerang gejalanya saja, takkan ada perubahan yang mungkin. Sistem yang benar, sistem yang nyata, adalah

konstruksi pemikiran sistematis kita saat ini, itu merupakan rasionalitas itu sendiri, dan jika sebuah pabrik dirobohkan tetapi rasionalitas yang memproduksinya dibiarkan berdiri, maka rasionalitas itu hanya akan menghasilkan pabrik yang lain. Jika sebuah revolusi menghancurkan sebuah pemerintahan yang sistematis, tapi pola pikir sistematis yang menghasilkan pemerintahan itu dibiarkan utuh, maka pola-pola itu akan terulang kembali pada pemerintahan berikutnya. Banyak sekali bacotan soal sistem. Dan sedikit sekali pemahaman. Semua itulah sepeda motor, sistem atas konsep yang dibuat dengan besi. Tak ada bagian di dalamnya, tak ada bentuk di dalamnya, yang tak lepas dari pikiran seseorang […].

Saya perhatikan bahwa orang yang tidak pernah bekerja sebagai pandai besi akan kesulitan melihat hal ini… bahwa sepeda motor pada dasarnya merupakan fenomena mental. Mereka mengasosiasikan besi dengan bentuk tertentu... pipa, batang, balok, perkakas, bagan... semuanya tetap dan tidak bisa diganggu gugat, dan menganggapnya sebagai fisik utama. Namun seseorang yang melakukan

pekerjaan permesinan atau pengecoran atau pekerjaan penempaan atau pengelasan melihat "besi" sebagai sesuatu yang sama sekali tak berbentuk. Besi bisa jadi bentuk apa pun yang kamu inginkan jika kamu cukup terampil, dan bentuk apa pun kecuali yang tidak kamu inginkan. Bentuk, seperti tappet ini, adalah apa yang kamu capai, apa yang kamu berikan pada besi. Di sini, besi tak punya bentuk yang lebih dari tumpukan kotoran tua pada mesin. Bentuk-bentuk ini semua keluar dari pikiran seseorang. Ini penting disimak. Besi? Sial, bahkan besi pun keluar dari pikiran seseorang. Tak ada besi di alam. Siapa pun dari Zaman Perunggu bisa memberi tahu kamu itu. Semua alam memiliki potensi besi. Tak ada yang lain di sana. Tapi apa itu "potensial"? Itu juga ada dalam pikiran seseorang! –Setan. […]

Kedengarannya gila ketika kamu menggunakan logika lompat-lompat dan *ngebacot* tanpa mengacu pada sesuatu yang spesifik seperti mesin. Tapi ketika kamu mengaitkannya ke sesuatu yang spesifik dan konkret, suara gila itu berangsur-angsur menghilang […].[xix]

Aspek lain yang harus dibedakan pada sepeda motor yakni mereka punya fitur tertentu yang sama dengan helikopter perang milik Angkatan Darat AS yang digunakan selama Perang Vietnam. Sepeda motor, seperti halnya helikopter, yaitu mesin yang bergerak, tahan terhadap berbagai macam ancaman dan dilengkapi dengan peralatan lengkap untuk pertahanan dan kelangsungan hidup di lingkungan yang tidak bersahabat. Kerap kali jadi harapan terakhir bagi penyelamatan. Ibarat helikopter, sepeda motor bisa menjadi perantara perjuangan hidup kita. Seperti yang kita ketahui, helikopter mempengaruhi hasil Perang Vietnam; mesin yang kokoh mengirimkan pesan yang jelas kepada musuh. Dalam arti tertentu, sepeda motor juga perantara antara pengendara dan masyarakat di tempat di mana ia berada. Helikopter menyebabkan berjalannya transportasi, pertempuran, evakuasi, dan bahkan pelarian dari medan perang.[xx] Demikian juga, sepeda motor membuat orang terlibat dengan masyarakat atau melarikan diri darinya. Selain itu, sepeda motor mampu bertindak sebagai pencegah. Jika memaknainya dalam konteks perang, bagaimanapun, seseorang tidak boleh lupa bahwa sepeda motor juga jadi elemen terapi yang valid bagi mereka yang berpartisipasi dalam konflik militer.

Mengendarai sepeda motor mengurangi stres yang disebabkan oleh perang. Pada awalnya, tujuannya untuk para veteran Perang Dunia Kedua, lalu bagi mereka yang kembali dari Perang Vietnam. Hari ini peran sepeda motor hadir bagi orang-orang yang telah berpartisipasi dalam perang melawan teror. Para pejuang Perang Dunia Kedua ialah yang pertama memulai klub sepeda motor, dengan klub yang sangat jelas dibatasi oleh kesulitan yang dialami dalam perang, memberikan ruang di mana anggota mereka bisa menentukan identitas, tempat, dan hubungan mereka dengan masyarakat. Selain itu, klub sepeda motor menawarkan ruang di mana para veteran bisa merasa dipahami.[xxi] Hal ini terutama berlaku untuk para prajurit Perang Vietnam yang kontroversial, karena mereka jauh lebih mungkin menghadapi penolakan daripada pujian atau rasa terima kasih saat mereka kembali ke rumah.

Hari ini, paralel lain yang ditarik yaitu antara sepeda motor sport cepat, biasa disebut pembalap, dan pesawat jet. Rainer Otte mengingatkan kita bahwa keduanya “bermain di liga akustik yang sama.” Namun, ada perbedaan penting di antara jurnalis dan filsuf Jerman saat menyoroti poin-poin paralel ini:

masa depan yaitu menerbangkan jet dan oleh karena itu seseorang memanjakannya, akan tetapi mereka yang mengendarai sepeda motor berada di masa sekarang. Jadi kritik ganda diajukan menantang yang terakhir. Untuk apa? Yah, pertama, untuk berani meniru akselerasi dan efek akustik yang disediakan untuk jet, bersenjata dan tidak bersenjata. Kedua, untuk keberanian pengendara, sesekali kecerobohan, dan karena mereka berani menggunakan potensi penuh atas mesinnya.[xxii]

Sepeda motor juga dianggap sebagai sebuah karya seni. Tentu saja jenis seni yang sangat spesifik, mengingat, sepeda motor tidak seperti lukisan dan patung, sepeda motor menunjukkan asosiasi yang kuat dengan pengetahuan teknik dan teknis. Karakteristik visual desainnya seperti warna, jenis rangka dan suspensi, bentuk tangki bahan bakar, bentuk jok atau sadel, grafis yang menghiasi permukaan spatbor dan tangki bahan bakar, semuanya merupakan elemen yang menentukan narasi visual sebuah mesin.[xxiii]

Sepeda motor disadari sebagai mesin yang mampu melawan keterasingan sosial dan keterasingan manusia. Melemahnya ikatan sosial antar manu-

sia yang sudah kita saksikan sejak pertengahan abad kedua puluh juga hadir dalam bentuk perselisihan dalam hubungan antara manusia dan realitas material yang menyelimutinya. Pikiran manusia semakin tak mampu mengatasi semua hal mekanis, konstruksi dan cara kerjanya yang semuanya berkembang di luar jangkauannya. Pada 1970-an Pirsig sudah mengamati:

> Teknologi dituduh menyebabkan banyak kesepian ini, karena kesepian tentu saja berkaitan dengan perangkat teknologi yang lebih baru… TV, jet, jalan raya, dan sebagainya… tapi saya harap sudah dijelaskan bahwa kejahatan yang sebenarnya bukanlah objek dari teknologi tetapi kecenderungan teknologi yang mengisolasi orang ke dalam sikap objektivitas yang sepi. Objektivitasnya, cara dualistik dalam memandang hal-hal yang mendasari teknologi, yang menghasilkan kejahatan.

Untuk mengatasi kondisi sosial ini, Pirsig mengatakan:

> Maka dari itulah saya bersusah payah menunjukkan bagaimana teknologi bisa digunakan

untuk menghancurkan kejahatan. Seseorang yang tahu cara memperbaiki sepeda motor… Kualitas… punya lebih sedikit kemungkinan baginya kekurangan teman daripada orang yang tidak bisa memperbaiki sepeda motor. Dan mereka juga tidak akan melihatnya sebagai semacam objek. Kualitas menghancurkan objektivitas setiap saat.

Atau jika dia melakukan pekerjaan membosankan apa pun yang dijalaninya… dan semuanya, cepat atau lambat, akan jadi membosankan… terus, sekadar untuk menghibur dirinya sendiri, ia mulai mencari opsi Kualitas, dan diam-diam mengejar opsi ini, hanya demi dirinya sendiri, sehingga ia mulai berkesenian/ berkreasi, bisa jadi dia menemukan bahwa dia menjadi orang yang jauh lebih menarik dan jauh lebih tidak jadi objek bagi orang-orang di sekitarnya karena keputusan Kualitasnya juga mengubahnya. Dan tak berhenti di pekerjaan dan di dirinya sendiri, yang lain juga turut serta karena Kualitas cenderung menyebar bak ombak. Pekerjaan Kualitas yang dia pikir tidak akan dilihat siapa pun pada nyatanya terlihat, dan menyebabkan orang yang melihatnya

> merasa sedikit lebih baik, dan kemungkinan besar akan menularkan perasaan itu kepada orang lain, dan dengan cara itu Kualitas cenderung dipertahankan tetap ada dan terus berlangsung.[xxiv]

Tentu saja semua alasan tersebut berkontribusi pada fakta bahwa sepeda motor dan budaya sepeda motor mendapat banyak perhatian seperti yang ditunjukkan oleh serangkaian studi ilmiah,[xxv] sejarah,[xxvi] budaya, dan sosiologis, bahkan penelitian doktrinal,[xxvii] termasuk pengajaran akademik,[xxviii] serta diskusi jurnalisme olahraga,[xxix] perjalanan,[xxx] sepeda motor[xxxi] dan otomotif.[xxxii] Sepeda motor juga menjadi objek penelitian ilmiah-teknologi, penelitian keselamatan[xxxiii] dan—sangat valid di abad kita—eksperimen individu pengendara sepeda motor.[xxxiv] Seperti yang dikomentari Graham Priest, sepeda motor tak cuma dibahas pada tingkat teknologi rekayasa sebagai unit mekanik otonom, melainkan juga pada tingkat intelektual sebagai simbol nilai-nilai tertentu.[xxxv] Gambar visual sepeda motor, sikap biker dan seragamnya merupakan gambaran material atas nilai-nilai yang dirakit menurut dunia biker. Sepeda motor juga diberi ruang pada *Manifesto Futuris*-nya

Filippo Tommaso Marinetti pada 1909, dan pada *Estetika*-nya John Deweys. Dan terakhir, dari segi desain dan estetika, sepeda motor mendekati bentuk arsitektur yang diusung oleh Martin Gropius Bauhaus School.[xxxvi]

Catatan:

i T. Szczerbicki, Motocykle II wojny światowej…, hal. 15.

ii Cf. K. Slawinski, "Sex and The Art Of Motorcycle Mechanics: Motorcycles as Personal," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 1, November 2005, di: http://ijms.nova.edu/November2005/ IJMS_Artcl.Slawinski.html (diakses 22 Juli 2016); G. Semack, "What Happened to My Motorcycle Movie?," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 1, November 2005, di: http://ijms.nova. edu/November2005/IJMS_RT.Semack.html (accessed July 22, 2016); S. McDonald-Walke, "Outcast but not Cast Out: The Effects of Marginalisation on the British Motorcycling Community," International Journal of Motorcycle Studies, July 2007, di: http://ijms.nova.edu/July2007/IJMS_Artcl.McDonaldWalker.html (diakses 22 Juli 2016).

iii B.E. Rollin, "What Are a Bunch of Motorcycles Doing in an Art Museum?," [dalam:] Harley-Davidson and Philosophy…, hal. 63 dst.; lihat juga A.R. Pratt, "Motorcycling, Nihilism, and the Price of Cool," [dalam:] ibid, hal. 77 dst.

iv S. Koerner, "Whatever Happened to the Girl on the Motorbike? British Women and Motorcycling, 1919 to 1939," International Journal of Motorcycle Studies, March 2007, di: http://ijms.nova.edu/March2007/ IJMS_Artcl.Koerner.html (diakses 22 Juli 2016.); D. Walton, "Close Encounters of a Deadly Kind… Freedom, Riders, Road Racing and Risk," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 12, Issue 1, Spring 2016, di: http://motorcyclestudies.org/volume-12-issue-1-spring-2016/close-encounters-ofadeadly-kind-freedom-riders-road-racing-and-risk-david-walton/ (diakses 25 Juli 2016).

v K. Benesch, "Our Bikes Are Us: Speed, Motorcycles and the American Tradition of a "Democratic" Technology," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 6, Issue 1, Spring 2010, di:http://ijms.nova.edu/Spring2010/IJMS_Artcl.Benesch.html

(diakses 23 Juli 2016).

vi L. Garber, "The Voice Inside My Helmet: A Trilogy," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 7, Issue 2, Fall 2011, di: http://ijms.nova.edu/Fall2011/IJMS_Artcl.Garber.html (diakses 23 Juli 2016).

vii K. Benesch, op. cit.

viii Alan Pratt percaya bahwa nihilisme pengendara merupakan fenomena tren ketimbang keyakinan yang mendalam. A.R. Pratt, "Motorcycling Nihilism, and the Price of Cool," [dalam:] Harley-Davidson and Philosophy…, hal. 77 dst.

ix J.R. Stevens, "Easy Riding: The Liberalization of Captain America Through Motorcycle Journey," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 8, Issue 2, Spring 2012, di: http://ijms.nova.edu/ Fall2012/IJMS_Artcl.Stevens.html (diakses 23 Juli 2016).

x Lihat R. E. Auxier, "Christ in a Sidecar: An Ontology of Suicide Machines," [dalam:] Harley-Davidson and Philosophy…, hal. 13 dst.

xi Bandingkan: Ch.Th. Potter (M.A. University of Northumbria), "Motorcycle Clubs in Britain During the Interwar Period, 1919–1939: Their Social and Cultural Importance," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 1, March 2005, di: http://ijms.nova.edu/ March2005/IJMS_ArtclPotter0305. html (diakses 22 Juli 2016); D.W. Russell, "The Dirt Bike and American Off-road Motorcycle Cul- ture in the 1970s," International Journal of Motorcycle Studies, Volume, 1 March 2005, di: http://ijms. nova.edu/ March2005/IJMS_ArtclRussell0305.html (diakses 22 Juli 2016); B. Joans, "GLIB WITH GUTS AND GORE: I Come to Bury HT, Not to Praise Him: The Legend of Hunter Thompson," International Journal of Motorcycle Studies, July 2005, di: http://ijms.nova.edu/July2005/IJMS_RT.Joans.html (diakses 22 Juli 2016); M. Biberman, "Cold Pastoral: Notes on Becoming a Vincent Owner,"

Spring 2008, International Journal of Motorcycle Studies, Volume 4 (2008), di: http://ijms.nova.edu/ March2008/IJMS_Artcl.Biberman.html (diakses 22 Juli 2016).

xii Cf. G. Harman, "Easy Rider and the Life of Harleys," [dalam:] Harley-Davidson and Philosophy…, hal. 119 dst.

xiii C. Bourne, "From Spare Part to High Art: The Aesthetics of Motorcycles," [dalam:] Harley-Davidson and Philosophy…, hal. 101 dst.

xiv H. Rosa, "Full Speed Burnout? From the Pleasures of the Motorcycle to the Bleakness of the Treadmill: The Dual Face of Social Acceleration," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 6, Issue 1, Spring 2010, di: http://ijms.nova.edu/Spring2010/IJMS_Artcl.Rosa.html (diakses 23 Juli 2016).

xv Lihat D.R. Wolf, The Rebels. A Brotherhood of Outlaw Bikers, Toronto, Buffalo, London 1991; Hell's Angel. The Life and Times of Sonny Barger and the Hell's Angels Motorcycle Club, Ralph 'Sonny' Barger with Keith and Kent Zimmerman, New York 2001; J. Hall, Riding on the Edge. A Motorcycle Outlaw's Tale, Minneapolis 2008; T. Reynolds, Wild Ride. How Outlaw Motorcycle Myth Conquered America, Kindle edition 2016; A. Veno with E. Gannon, The Brotherhoods. Inside the Outlaw Motorcycle Clubs, 3rd Edition, Allen & Un- win 2009; D. Lyon, The Bikeriders, Manufactured in Canada 2003; A. Ensanian, The History. The Culture. The Machines. Discovering the Motorcycle Since 1867, Equus Potentia Publishing 2016.

xvi See K. Benesch, op. cit.; S. Alford, G. Hurm, "Motorcycle: Beschleunigung und Rebellion? Introduction," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 6, Issue 1, Spring 2010, di: http://ijms.nova.edu/Spring2010/IJMS_Artcl.AlfordHurm.html (diakses 23 Juli 2016).

xvii A. Clifford, "The Seat of a Revolutionary: A Review of The Motorcycle Diaries: Notes on a Latin American Journey by Ernes-

to Che Guevara," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 1, November 2005, di: http://ijms.nova.edu/November2005/IJMS_Rvw.Clifford.html (diakses 22 Juli 2016).

xviii R.M. Pirsig, Zen and the Art of Motorcycle Maintenance…, hal. 46.

xix Ibid., hal. 95–96.

xx W. Cummings, "Easy Rider and American Empire: A Postcolonial Interpretation," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 1, November 2005, di: http://ijms.nova.edu/November2005/IJMS_RT.Cummings.html (diakses 22 Juli 2016).

xxi Cf. W.L. Dulaney, "A Brief History of "Outlaw" Motorcycle Clubs," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 1, November 2005, di: http://ijms.nova.edu/November2005/IJMS_Artcl.Dulaney. html (diakses 22 Juli 2016).

xxii Cf. R. Otte, op. cit., hal. 42–58.

xxiii S. Chandra and S. Atreya, "The Semantics of Motorcycle Design: A Kansei Engineering Framework," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 7, Issue 1, Spring 2011, at: http://ijms.nova.edu/ Spring2011/IJMS_Artcl.ChandraAtreya.html (diakses 23 Juli 2016).

xxiv R.M. Pirsig, Zen and the Art. Of Motorcycle Maintenance…, hal. 338–339.

xxv Lihat, sebagai contoh, konferensi akademik di Situs Web International Journal of Motorcycle Studies http://motorcyclestudies.org/conferences/ (diakses 11–25 Juli 2016); S. Alford and S. Ferriss, "Conference Summary: IJMS Conference, London 2013, International Journal of Motorcycle Studies, Volume 9, Issue 2, Fall 2013, di: http://ijms.nova.edu/Fall2013/IJMS_Artcl.AlfordFerriss.html (diakses 23 Juli 2016); lihat juga makalah akademik di situs web International Journal of Motorcycle Studies, di: http://mo-

torcyclestudies.org/ (diakses 11–25 Juli 2016); I. Rabinowitz, “A Generous Imaginary: Contingencies of Value in the South African Charity Run,” International Journal of Motorcycle Studies, Maret 2007, di: http://ijms.nova.edu/March2007/IJMS_Artcl.Rabinowitz.html (diakses 22 Juli 2016); E. Youngblood, “The Birth of the Dirt Bike: Technology and the Shift in Attitude toward American Motorcyclists in the 1970s,” International Journal of Motorcycle Studies, Juli 2007 (di:) http://ijms.nova.edu/July2007/IJMS_Artcl.Youngblood.html (diakses 22 Juli 2016); G.L. Kief- fner, “Police and Harley Riders: Discrimination and Empowerment,” International Journal of Motorcycle Studies, Volume 5, Issue 2, Fall 2009, di: http://ijms.nova.edu/Spring2009/IJMS_Artcl.Kieffner. html (accessed July 22, 2016); S. Chandra and S. Atreya, “Lyricism in Design: A History of Motorcycles in India,” International Journal of Motorcycle Studies, Volume 5, Issue 2, Fall 2009, at: http://ijms.nova.edu/Fall2009/index.html (diakses 23.07.2016 r.). Motorcycle Studies, Volume 5, Issue 2, Fall 2009, at: http://ijms.nova.edu/Fall2009/index.html (diakses 23 Juli 2016).

xxvi Lihat yang lainnya, P. Garson dan Editor Easyriders, Born To Be Wild. A History of The American Biker and Bikes 1947–2002, New York 2003, passim.

xxvii Lihat Harley-Davidson and Philosophy…, passim; M.B. Crawford, op. cit., passim; Sons of Anarchy and Philosophy…, passim; R. Otte, op. cit., passim.

xxviii Tentang pembahasan pengajaran akademik perihal sepeda motor, lihat silabus universitas, subjek, dan pengajaran berikut: S. Alford, “Teaching Motorcycle Travel Literature,” International Journal of Motorcycle Studies, Volume 2 (2006), Juli 2006, di: http://ijms.nova.edu/July2006/IJMS_Artcl.Alford.html (diakses 22 Juli 2016); Ch. Johnson (PhD Department of History Valdosta State University), “Roundtable on Teaching Motorcycle Studies Emerson and Whitman Were Wild Hogs,” International Journal of Motorcycle Studies, Volume 8, Issue 2, Spring 2012, di: http://ijms.nova.edu/Fall2012/RTTeaching/IJMS_RT.Johnson.html; G. Farrington (Eastern New Mexico University, Ruidoso), “Round-

table on Teaching Motorcycle Studies. Motorcycle Literature," International Journal of Motorcycle Studies," Volume 8, Issue 2, Spring 2012, di: http://ijms.nova.edu/Fall2012/RTTeaching/IJMS_RT.Farrington.html; C.A. Edman (Bostwick Design Partnership), "Roundtable on Teaching Motorcycle Studies. Live to Ride, Ride to Live: Motorcycles and America, Motorcycle Studies. Motorcycle Literature," International Journal of Motorcycle Studies," Volume 8, Issue 2, Spring 2012, di: http://ijms.nova.edu/Fall2012/RTTeaching/IJMS_RT.Edman.html; L. Giovannelli (PhD College of Engineering and Applied Science University of Colourado at Boulder), "Roundtable on Teaching Motorcycle Studies. The Motorcycle's First Century: Materials, Mechanics and Culture, Motorcycle Studies. Motorcycle Literature," International Journal of Motorcycle Studies, Volume 8, Issue 2, Spring 2012, di: http://ijms.nova.edu/Fall2012/RTTeaching/IJMS_RT.Giovanelli.html; S.E. Alford and S. Ferriss (Division of Humanities, Nova Southeastern University), "Roundtable on Teaching Motorcycle Studies. Motorcycle Myth and Culture: An Honors Seminar, International Journal of Motorcycle Studies, Volume 8, Issue 2, Spring 2012, di: http://ijms.nova.edu/Fall2012/RTTeaching/IJMS_RT.Alford-Ferriss.html.

xxix Lihat, sebagai contoh, International Journal of Motorcycle Studies (IJMS), Volume 3, November 2007, di: http://ijms.nova.edu/November2007TT/index.html (diakses 1 Juli 2016); G. Crowther and S. Ferriss, Introduction, di: http://ijms.nova.edu/November2007TT/IJMS_Artcl.CrowtherFerriss.html (diakses 1 Juli 2016); S. Vaukins, "The Isle of Man TT Races: Politics, Economics and National Identity," di: http://ijms.nova.edu/November2007TT/IJMS_Artcl.Vaukins.html (diakses 1 Juli 2016); J.J. Ward, "The Flying "M" on the IOM: The Matchless Name and the Tourist Trophy Races," di: http://ijms.nova.edu/November2007TT/IJMS_Artcl.Ward.html (accessed July 1, 2016); S. Disko, "The Image of the "Tourist Trophy" and British Motorcycling in the Weimar Republic," di: http://ijms.nova.edu/November2007TT/IJMS_Artcl.Disko.html (diakses 1 Juli 2016); Ch. Lamb, "New Zealand and the Isle of Man TT: A History of Kiwi Involvement and Public Perceptions of an Iconic Event," di: http://ijms.nova.edu/No-

vember2007TT/IJMS_Artcl.Lamb.html (diakses 1 Juli 2016); K. Slawinski, "The Isle of Goose TT: T-T-Licious!," di: http://ijms.nova.edu/November2007TT/IJMS_Artcl.Slawinski.html (diakses 1 Juli 2016); G. Crowther, "Embodied Experiences of Motorcycling at the Isle of Man TT Races," di: http://ijms.nova.edu/November2007TT/IJMS_Artcl.Crowther.html (diakses 1 Juli 2016); P. Philips, "Roundtable Discussion: The TT and the Future of Road Racing," di: http://ijms.nova.edu/November2007TT/IJMS_Rndtbl.TT.html (diakses 1 Juli 2016); M.A. Duff, "Do You Believe in Fairies?," di: http://ijms.nova.edu/November2007TT/IJMS_Column.Duff.html (diakses 1 Juli 2016); K. Sutherland, "Writing Man," di: http://ijms.nova.edu/November2007TT/ IJMS_Rvw.Sutherland.html (diakses 1 Juli 2016); M. Gardiner, "Excerpt from Riding Man," di: http://ijms.nova.edu/November2007TT/IJMS_Excerpt.Gardiner.html (diakses 1 Juli 2016).

xxx Lihat, e.g. M. Rzadkosz, W. Ilkiewicz, Dzienniki motocyklowe czyli przewodnik podróży dookoła świata nie tylko dla motocyklistów, Bielsko-Biała 2006; R. Dmowski, M. Harasimiuk, Motocyklem po Mazowszu, Kielecczyźnie. Lubelszczyźnie i Księstwie Łowickim, Warszawa 2008; Z. Narojek, Motocyklem do Ziemi Świętej, Michałowice 2010; M. Stachowski, Motocyklem nad Bajkał, Poznań 2013; W.I. Rudź & K. Rudź, Pod niebem Patagonii czyli motocyklowa wyprawa do Ameryki Południowej, Gdynia 2015.

xxxi Encyklopedia motocykle. Sebuah ontologi diedit R. Hicks, Warszawa 2003; A. Schwietzer, Motocykle MZ od 1950 roku, Warszawa 2006; C. Heil, Motocykle. Niezapomniane modele, Warszawa [n.d.]; T. Szczerbicki, Motocykle w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko, Poznań 2012; Samochody, motocykle…, (Ed). J. Łoziński, Olszanica 2016; Motocykle. 100 najwspanialszych modeli w historii, Warszawa 2012; S. Fennel, S. Šmicić, T. Krämer, Motocykle z klasą, Warszawa [n.d.].

xxxii T.A.D. Holmes, "Motorcycle Myth: Rebels Without a Horse," International Journal of Motorcycle Studies, Maret 2007, di: http://ijms.nova.edu/March2007/IJMS_Artcl.Holmes.html

(diakses 22 Juli 2016).

xxxiii Lihat E. Rollin, "It's My Own Damn Head": Ethics, Freedom, and Helmet Laws," [dalam:] Harley-Davidson and Philosophy…, hal. 133 dst.

xxxiv G.L. Winn, "The Rise of the Vintage Motorcycle Competition Movement in America," International Journal of Motorcycle Studies, Juli 2007, di: http://ijms.nova.edu/July2007/IJMS_Artcl.Winn.html (diakses 22 Juli 2016).

xxxv Lihat G. Priest, "Zen and the Art of Harley Riding," [dalam:] Harley-Davidson and Philosophy…, hal. 3 dst.

xxxvi B.E. Rollin, "What Are a Bunch of Motorcycles Doing in an Art Museum?," [dalam:] Harley-Davidson and Philosophy…,

hal. 63 dst.

SEPEDA MOTOR SEBAGAI SIMBOL KEBEBASAN DAN MESIN SEBAGAI AKTUALISASINYA

DALAM konteks sepeda motor, salah satu cara untuk mengaitkannya pada diskusi tentang kebebasan yakni dengan menggunakan pendekatan tiga dimensi. Pertama, seperti yang kita ketahui, sepeda motor itu sendiri mencerminkan ide tentang kebebasan. Kedua, kemampuan untuk membuat, memodif, dan memperbaiki sepeda motor secara mandiri merupakan hak atas kehendak diri yang otonom, dan dalam hal ini, tentu itu merepresentasikan kebebasan. Dan terakhir, ketiga, mengendarai sepeda motor itu sendiri meupakan bentuk ekspresi dari kebebasan individu.

Sehubungan dengan dimensi yang pertama—sepeda motor sebagai simbol kebebasan—kita perlu memperhitungkan fakta bahwa sebagaimana kini, sepeda motor sudah berperan selama beberapa dekade. Berbeda dengan mobil, sepeda motor merepresentasikan simbol—alat atau lebih tepatnya mesin yang dirancang dengan tujuan mendorong individu untuk mengaktualisasikan dan mengalami kebebasan.[i] Terlebih lagi, kebebasan yang diungkapkan dengan cara tersebut punya dampak yang substansial terhadap masyarakat dan imajinasinya,[ii] karena sepeda motor jadi mesin kebebasan. Selain itu, berdasarkan penggambarannya dalam sinema, ia (sepeda motor) muncul sebagai medium kebebasan, gambaran atas nilai fundamental Amerika yang diekspresikan lewat bendera Amerika.[iii] Kita masih ingat *Easy Rider* dengan bendera yang jelas-jelas dipajang di tangki bahan bakar Harley-Davidson, sepeda motor yang melambangkan kemajuan otomotif Amerika.[iv] Demi kebebasan dan nilai-nilai yang direpresentasikan lewat bendera Amerika inilah generasi Amerika mengorbankan hidup mereka.[v]

Mengenai membuat, memodifikasi, dan memperbaiki sepeda motor, perlu diingat bahwa sepeda

motor itu mesin yang dirancang dengan cara yang sangat canggih namun sederhana. Terutama, apa lagi jika merujuk pada sepeda motor tua. Mengingat desainnya yang spesifik, setiap biker bisa saja memodifikasi sepeda motornya, memberinya kepribadian yang unik dan individual.[vi] Atribut-atribut ini bertujuan agar terhindar dari spesialisasi, yang begitu umum di abad kita ini, dan juga dalam kerangka ekonomi kapitalis yang memproduksi kendaraan. Konsumen membelinya, menggunakannya dan pada akhirnya mencampakkannya atau menjualnya melalui dealer mobil resmi atau penjual profesional. Situasi ini tidak mungkin terjadi atau kecil kemungkinannya dapat terjadi pada sepeda motor. Seorang biker membeli sepeda motor atau membuatnya sendiri bermodalkan suku cadang dan komponen yang dimilikinya. Sebagian besar, penggunaan/kondisi sepeda motornya diinformasikan dengan baik. Setiap orang yang mengenal dunia sepeda motor juga menyadari fakta bahwa para biker sedikit banyaknya pasti mengenal sepeda motor mereka; mereka tahu cara memperbaikinya dan jika mereka tidak memperbaikinya sendiri, kemungkinan besar mereka akan minta bantuan mekanik langganannya. Hal ini tak bisa dikatakan terhadap pengemudi mobil, kecuali

kalau mobil-mobil itu mobil klasik yang dengan susah payah direstorasi oleh pemiliknya. Dalam literatur, aspek yang cenderung sering ditonjolkan[vii] yaitu semacam hubungan teknis yang akrab antara manusia dan sepeda motor. Akibatnya, sepeda motor menjadi objek kerja, sumber untuk memperoleh wawasan soal solusi teknis, sumber refleksi, serta objek yang digunakan untuk bereksperimen lalu agar berperan dalam subkultur sepeda motor.[viii] Pendekatan ini juga memanifestasikan negasi atas kebijakan korporat dari spesialisasi kapitalis bagi manusia, yang—jika diposisikan di samping industri otomotif dan trennya—kemungkinan besar akan diartikulasikan berdasarkan prinsip yang baginya hanya merekalah yang berkecukupan yang bisa mengendarai sepeda motor; waktu perjalanan mereka akan terbagi dengan waktu untuk istirahat atau relaksasi, dan yang paling enak ke tempat dan rute yang sudah ditentukan, misalnya, oleh produsen sepeda motor, sementara semua jenis servis akan dilakukan secara eksklusif oleh fasilitas khusus. Dalam skenario ini tak ada kesempatan untuk mengembangkan hubungan khusus antara pengendara sepeda motor dan sepeda motornya. Pada titik ini saya memilih istilah "pengendara sepeda motor" secara sadar, karena biker yang tergabung dalam klub

tak akan ada lagi.

Suara yang keluar dari pipa knalpotnya menandakan kehadiran sepeda motor itu sendiri. Kebisingan yang dihasilkan oleh mesin *revving* menghasilkan getaran meresahkan yang bergema di kolong langit. Getaran inilah yang menentukan, seolah-olah, kepribadian sepeda motor dan kepribadian pengendara; dia penggemar sepeda motor sports, atau, menyukai suara yang keluar dari pipa knalpotnya, sepeda motor lah yang akan menggambarkan sikap sosial dari pengendaranya. Mereka yang akrab dengan dunia sepeda motor punya cara sendiri mengenali suara-suara ini. Sebuah sepeda motor yang berdenyut kencang menanti pengendaranya yang mana dominasinya terhadap mesin disimbolkan dengan duduk di atas sadelnya, kaki menempel pada tangki bahan bakarnya yang berkontur dengan baik.[ix] Saat melesat di jalanan, pengendara sepeda motor memaksakan visinya sendiri kepada masyarakat, tentang apa itu keberadaan, kehidupan, dan kebebasan.

Sepeda motor terus menjadi kendaraan di mana istilah “suku cadang dan perbaikan” belum diganti dengan “bantuan” yang tersebar luas. Jika kamu

hendak melanjutkan sebuah perjalanan menuju kebebasanmu sendiri, penting sekali bagimu untuk mendengarkan dan merasakan sepeda motormu. Dalam pengamatannya, Pirsig amat tepat mengemukakan bahwa "yang baru ini [sepeda motor] hadir sebagai yang asing nan tampan dan, tergantung pada bagaimana mereka diperlakukan, dengan cepat berubah menjadi pengeluh yang bertingkah buruk atau bahkan lumpuh, atau bisa saja berubah jadi teman yang sehat, baik hati, dan bertahan lama."[x]

Sepeda motor juga menandakan serangkaian proses fisik dan mekanis yang terbentang di depan mata pengendara. Dalam pengertian ini, ini merupakan pemutusan dari tren saat ini yang membuat orang bergantung pada sistem pasokan dan layanan yang sangat terorganisir. Sepeda motor merupakan kompilasi atas berbagai bagian mekanis yang membentuk mesin yang dirancang untuk menggerakkanmu melintasi ruang. Pada dasarnya semua komponennya bisa terlihat; di sepeda motor tua komponen-komponen itu bahkan kelihatan begitu kentara. Hal ini membantu seseorang melihat bagaimana sepeda motor digerakkan, yang pada gilirannya membuat orang penasaran dan memberanikan diri untuk merawat dan

bereksperimen dengan sepeda motor. Sepeda motor yang bisa kita kendarai tanpa embel-embel layanan khusus, merupakan aspek lain yang memberi kita kebebasan memilih, karena kitalah yang memutuskan siapa yang akan merawat sepeda motor; apakah saya, atau apakah saya ditakdirkan untuk meminta bantuan perusahaan khusus tertentu yang menyediakan layanan perawatan?

Sepeda motor dan keinginan untuk mengendarainya sama artinya dengan bertanggung jawab untuk menciptakan perasaan perlu mempercayai manusia lain; secara umum, maksudnya orang lain yang menggunakan lalu lintas, sementara secara khusus, seorang mekanik yang merawat sepeda motor kita menjamin perjalanan kita lancar-lancar saja. Kurangnya kepercayaan pada mekanik bisa berakibat tragis, yang juga menjadi alasan mengapa mekanik, antara lain, merasa bertanggung jawab atas kehidupan pengendara sepeda motor.[xi]

Merawat sepeda motor secara simbolis menjembatani antara cara kerja tradisional dan zaman sekarang. Kerja-kerja sepeda motor yakni menggabungkan pemikiran, perencanaan, dan melakukan

pekerjaan. Namun, prinsip ini ditentang secara efektif pada abad kedua puluh. Di bengkel sepeda motor, yang paling dibutuhkan yakni tanggung jawab langsung seseorang atas pekerjaan yang dilakukannya[xii]. Kerja-kerja sepeda motor juga memberikan rasa kebebasan karena kamu bisa mengerjakannya kapan pun semaumu, sesuai dengan urutan dan ritme kerjamu sendiri, dan sepenuhnya sadar tentang apa yang kamu lakukan dan alasan kamu melakukannya. Perasaan batinmu memberi tahumu bahwa kamu mulai mengendalikan hal itu, karena kamu tak lagi bergantung padanya. Dilengkapi pengetahuan tentang rancangan sepeda motor dan prinsip-prinsip fungsinya, kamu mampu memperkirakan kerentanannya, mengeliminasi kecacatan, memperbarui suku cadang yang aus atau menggantinya dengan yang baik, dan tak harus yang baru. Jika kamu mulai membuat sepeda motormu sendiri, kamu akan punya kesempatan mengenali inovasi. Apa yang akan membuatmu dan mesinmu menjadi unik adalah sejauh mana kreativitasmu.[xiii]

Dibutuhkan pemahaman, pengolahan, dan kesabaran dalam merawat sepeda motor tua. Mereka memberikan kebebasan, tetapi dengan caranya sendi-

ri, karena mereka mengharapkanmu untuk bertanggung jawab memastikan bahwa bagian-bagian mekanisnya berjalan dengan lancar. Jika kamu tak tahu cara-cara yang dilakukan pengendara, jika kamu tuli terhadap suaranya, maka lebih baik kamu tak usah mengendarainya. Sepeda motor klasik adalah kebalikan dari mobil yang dirawat secara serampangan seperti saat ini. Ia membebaskanmu agar memilih untuk merawatnya sendiri atau meninggalkannya di bengkel untuk diperiksa, misalnya, level oli. Pada mobil terbaru, kamu harus pergi ke bengkel korporasi. Meskipun secara khusus nyaman-nyaman saja, tapi juga ada kendalanya.[xiv] Saat ini, orang tidak terikat pada hal-hal materi, lebih memilih untuk mengikuti tren modis. Lain halnya dengan sepeda motor, terutama yang sudah tua dan yang sudah *custom*. Mereka adalah nilai dalam diri mereka sendiri; mereka adalah apa yang diidentifikasi oleh pengendara motor.[xv]

Akhirnya, mengendarai sepeda motor, dimensi ketiga yang mengartikulasikan kebebasan ini, di atas segalanya, yakni mengalami kebebasan. Jika pengendara sepeda motor dapat mengendarai, ia menjadi pengendara yang mampu mengatasi situasi sulit yang tidak hanya ditemuinya di jalan tetapi juga

dalam kehidupan. Dia seperti Thoreau, yang tinggal di hutan, membenamkan dirinya dalam kehidupan yang selaras dengan alam.[xvi] Pengendara motor itu tangguh, pagon; dia tahu tanggung jawab tersirat atas pengguna lalu lintas lainnya. Jika pemilik sepeda motor menyatakan bahwa dia adalah pengendara sepeda motor atau biker, namun tak punya keterampilan seperti itu, keterbatasan diri itu bisa membuatnya berakhir tragis. Ini lah kondisi kebebasan, namun ditambah dengan rasa bahaya yang konstan dan yang ada saat ini. Berbeda dengan pengemudi mobil, pengendara sepeda motor selalu menghadapi risiko kematian.[xvii] Di jalan itulah pengendara sepeda motor merasa dimeriahkan dengan semua keputusan yang kemudian ia buat untuk mewujudkan kebebasannya, namun inilah keputusan yang pada akhirnya menentukan keselamatannya dan keberadaannya selanjutnya.[xviii] Selain itu, seperti pernyataan tepat Robert Pirsig: “Cara kamu menikmati pemandangan di atas sepeda motor berbeda dengan yang lain. Di dalam mobil kamu selalu berada di dalam kompartemen, dan karena kamu terbiasa, kamu tak menyadari bahwa sepanjang kaca jendela mobil itu semua yang kamu lihat hanyalah TV.”[xix] Pirsig melanjutkan:

> Kamu pengamat pasif dan segalanya yang bergerak membosankan dalam pandangan yang itu-itu saja. Dalam siklus, pandangan itu hilang. Kamu benar-benar berhubungan dengan itu semua. Kamu di tempat kejadian itu, tak lagi cuma jadi penonton, dan kehadirannya terasa luar biasa. Aspal yang mendesing lima inci di bawah kakimu adalah hal yang nyata, benda yang sama yang kamu pijak, ada di sana, begitu kabur sehingga kamu tak memperhatikannya, namun kamu bisa meletakkan kakimu dan menyentuhnya kapan saja, dan semuanya, seluruh pengalaman, tidak pernah dihapus dari kesadaran yang kekal.[xx]

Kepuasan dan rasa kebebasan yang timbul karena mengendarai sepeda motor, dengan sangat tepat dideskripsikan oleh Fred Feldman, seorang penggila Harley-Davidson. Menurut pandangannya, mengendarai sepeda motor wujud kebebasan yang diekspresikan lewat suara yang keluar dari pipa knalpot, angin, getaran mesin, situasi tak terduga yang ditemui di jalan yang membuatmu berpikir dan langsung bereaksi.[xxi] Mengendarai sepeda motor adalah sebuah pencarian, bahkan semacam meditasi singkat. Di jalan, sembari tenggelam dalam pikiran,

pengendara merenungkan realitas sekitarnya.[xxii] Melalui bahaya yang dihadapi di jalan, sepeda motor membangun kepercayaan manusia pada mesin, kepercayaan penumpang pada pengemudi. Dengan berkendara, manusia menyatu dengan mesin. Aspek lain yang melekat pada sepeda motor yaitu peluang baru yang ditawarkan dalam hal mobilitas dan kesenangan yang bisa dirasakan. Hal ini merupakan mesin yang merangsang manusia untuk berpikir dan tubuh manusia untuk bekerja. Berkendara menghadiahi kesenangan kepada kita.[xxiii] Menurut Crawford, orang yang mengendarai sepeda motor paham betul wawasan ini. Ia mendeskripsikan mengendarai sepeda motor sebagai olahraga yang royal, indah, tak ubahnya perang. Lebih penting lagi, mengendarai sepeda motor dan merawatnya memperluas wawasan dan keterampilan berpikir seseorang, yang pada gilirannya membantu memperbaiki hidup seseorang.[xxiv] Hanya dengan menguasai seni mengendarai sepeda motor, pengendara sepeda motor bisa menikmati kebebasannya.[xxv]

Catatan:

i Bernard E. Rollin teringat ketika berada di Albuquerque, dua penduduk asli Amerika, yang baru saja dibebaskan dari penjara, memintanya untuk menyalakan Harley-Davidson-nya. Mereka ingin mendengarkan suara mesinnya. Mereka menjustifikasi permintaan mereka dengan mengatakan bahwa itu akan membantu mereka menyadari bahwa mereka adalah orang-orang bebas lagi. Lihat B.E. Rollin, ibid. Graham Triest membuat komentar serupa tentang arti suara mesin. Dia menarik perhatian pada fakta bahwa mesin sepeda motor, yang bekerja dalam ritme hipnosis, berinteraksi dengan otak manusia. Lihat G. Imam, op. cit., hal. 3 dst.

ii Cf. R. Otte, op. cit., hal. 30–42.

iii L. Lagergren, op. cit.

iv Harley-Davidson salah satu simbol hebat Amerika tentang kebebasan dan penciptaan. Lihat: R.D McBee, “Harley-Davidson’s Future (Abroad),” *International Journal of Motorcycle Studies,* Volume 7, Issue 2, Fall 2011, di: http://ijms.nova.edu/Fall2011/IJMS_Rndtble.McBee.html (diakses 23 Juli 2016).

v M.J. Chappell, “The Failure of the Flag in Easy Rider,” *International Journal of Motorcycle Studies*, vol 1, No- vember 2005, di:http://ijms.nova.edu/November2005/IJMS _RT.Chappell.html (diakses 22 Juli 2016).

vi K. Benesch, op. cit.

vii Ibid.

viii E. Miyake, “Deleuzian Motorcycle: Towards a Theory of Motorcycles and the Other,” *International Journal of Motorcycle Studies,* Volume 11, Issue 1, Spring 2015, di: http://motorcycle-studies.org/volume-11-issue-1-spring 2015/deleuzian-motorcycle-towards-a-theory-of-motorcycles- and-the-other/ (diakses 25

Juli 2016).

ix S. Malone, "Objects Vibrating Disobedience: A Phenomenology of the Motorcycle, an Orientation of a Dyke on a Bike," *International Journal of Motorcycle Studies,* Volume 9, Issue 2, Fall 2013, di: http:// ijms.nova.edu/Fall2013/IJMS_Rndtble.Malone.html (diakses 23 Juli 2016.).

x R.M Pirsig, *Zen and the Art. of Motorcycle Maintenance…,* hal. 46.

xi Cf. M.B. Crawford, op. cit., hal. 1 ff.

xii Ibid., hal. 31–47.

xiii Ibid., hal. 47–62.

xiv Ibid., hal. 57–62.

xv Ibid., hal. 62–66.

xvi H.D. Thoreau, op. cit., *passim*.

xvii Tentang pengendara sepeda motor yang mengalami kematian, R.B. Shabanowitz, "Hog Heaven: Funeral and Mourning Rituals of an Independent Motorcycle Club," *International Journal of Motorcycle Studies,* Volume 9, Issue 1, Spring 2013, di: http:// ijms.nova.edu/Spring2013/IJMS_Artcl.Shabanowitz.html (diakses 23 Juli 2016); J.B. Gould, "Make Today Count: Motorcycling as Memento Mori," *International Journal of Motorcycle Studies,* Volume 9, Issue 1, Spring 2013, di: http://ijms.nova.edu/Spring2013/ IJMS_Artcl.Gould.html (diakses 23 Juli 2016).

xviii E. Price-Davies, "Adventure Motorcycling: The Tourist Gaze," *International Journal of Motorcycle Studies*, Volume 7, Issue 1, Spring 2011, di: http://ijms.nova.edu/Spring2011/IJMS_Artcl.PriceDavies.html (diakses 23 Juli 2016).

xix Lihat K. Benesch, op. cit.

xx R.M Pirsig, *Zen and the Art. of Motorcycle Maintenance…,* hal. 10.

xxi F. Feldman, “Harleys as Freedom Machines: Myth or Fantasy?,” [dalam:] *Harley-Davidson and Philosophy…,*hal. 89.

xxii Lihat: A. Litton, “Finding the Zen in Motorcycling,” International Journal of Motorcycle Studies, Volume 4, Issue 2, Fall 2008, di: http://ijms.nova.edu/Fall2008/IJMS_Artcl.Litton.html (diakses 22 Juli 2016).

xxiii S. Malone, op. cit.; E. Miyake, op. cit.

xxiv M.B Crawford, op. cit.

xxv Lihat Richard Hutch “Speed Masters Throttle Up: Space, Time and the Sacred Journeys of Recreational Motorcyclists,” *International Journal of Motorcycle Studies,* July 2007, di: http://ijms.nova.edu/ July2007/IJMS_Artcl.Hutch.html (diakses 22 Juli 2016).

TENTANG PENULIS

Radosław Antonów, Doktor Ilmu Hukum, penasihat hukum; saat ini bekerja di Universitas Wrocław, di Departemen Doktrin Politik dan Hukum, Fakultas Hukum, Administrasi dan Ekonomi (Wrocław, Polandia).

Dia penulis buku-buku di antaranya *Pod czarnym sztandarem. Anarchizm w Polsce po 1980 roku (Under the Black Banner. Anarchism in Poland after 1980)* (2004)*; Augustyn Wróblewski: Anarchista z rozpaczy. Wybór pism (Augustyn Wróblewski: An Anarchist Born out of Despair. Selected Writings)* (2011)*; Odpowiedzialność kierownika jednostki w zakresie zamówień publicznych (Responsibility of the Head of a Unit in Terms of Public Procurement)* (2011)*; Drogi hańby. Piśmiennictwo polskie przełomu XIX i XX wieku o handlu „żywym towarem" (Roads of Shame. Polish Writings on Human Trafficking at the Turn of the Twentieth Century)* (2013)*; Anarchism Café Rac-*

er (2017), serta puluhan makalah mengenai klasik dan kontemporer, anarkisme, ekstremisme politik, terorisme, keamanan, hukum, dan kebijakan sosial.

TENTANG PENERJEMAH

Bagus Pribadi, Penulis dan Penerjemah. Buku-buku terjemahannya antara lain, *Asal-usul dan Cita-cita Sekolah Modern* (Penerbit Ramu, 2021) dan *Boom: Tulisan Pengantar Nihilisme dan Anarki* (Public Enemy Books, 2021).